

RAPPORTO AGLI AZIONISTI

DELLA

STRADA FERRATA LEOPOLDA

PRESENTATO DAL DIRETTORE DELLA SOCIETA'

nell'occasione dell'Adunanza Generale ordinaria del 30 Settembre 1852.



AGLI AZIONISTI DELLA SOCIETA' ANONIMA

DELLA

STRADA FERRATA LEOPOLDA

— 122 —

Signori

Anche quest'anno dividerò le materie sociali delle quali m'incombe offrirvi ragguaglio in due parti: la prima relativa a tutto ciò che riguarda il primo impianto della nostra intrapresa, e la seconda a ciò che appella alla sua diuturna attivazione. E come feci nel mio rapporto dell'anno scorso adotterò il Bilancio Sociale per base, onde possano le mie osservazioni ed i miei schiarimenti servir di complemento a quelli presentativi dai Sindaci.

Il conto di fondazione dimostra che oltre le L. 57,950 pagate per frutti e premj dell'imprestito, e le L. 232,850 che al 30 Aprile decorso restavano dovute per lo stesso titolo, l'Amministrazione ha sborsato L. 33,351. 14. 8 per varie partite che tutte appellano al saldo della primitiva costruzione della linea e suoi accessorj.

Ed in vero potrete notare dal Rapporto dei Sindaci che lo sborso fu effettivamente L. 42,533.9.4 ma che da questa cifra L. 3,726. 14. 8 sono state dedotte perchè l'espropriazione di Coltano ha

importato L. **2,479. 13.** —. meno della cifra finora conteggiata, e perchè il valore di alcuni piccoli appezzamenti di terreno invenduti è stato pure dedotto dal conto primitivo delle relative espropriazioni.

Fra le spese inerenti alla costruzione debbonsi notare L. **8,176. 6. 8** per lavori fatti a diversi ponti e L. **7,006. 1. 8** per quelli necessarj onde dare uno scolo ai cavi della terza Sezione. Tenendo presente ciò che ebbi l'onore di riferire agli azionisti nel mio ultimo rapporto resulta, che all'epoca di chiusura del Bilancio L. **12,282. 6. 8** erano state in tutto erogate per terminare i tavolati dei ponti di ferro, e che alla stessa epoca i lavori necessarj per colmare diversi cavi e per dar loro un regolare scolo ascendevano a L. **29,706. 1. 8.**

Giova qui ripetere che ad onta che tali lavori siano stati iniziati ed eseguiti dalla presente amministrazione sono una sequela inevitabile della non troppo perfetta primitiva esecuzione dei lavori di primo impianto della strada.

La cifra di L. **173,293. 3. 8** all'opposto è tutta imputabile a quelle nuove costruzioni che furono reputate necessarie e quindi autorizzate dagli azionisti nel 1850, perchè il trasporto delle merci potesse raggiungere il pieno suo sviluppo, al qual fine l'amministrazione ha finora speso L. **271,866. 10. 4.**

Affinchè possiate formarvi un concetto chiaro del modo in cui questa cifra è stata erogata ho preparato il seguente prospetto mercè il quale riesce facile stabilire un confronto colle somme previste e sottoposte all'esame dei Socj nell'adunanza generale del 25 Settembre 1850.

Costruzione di uno scalo provvisorio pelle merci sul fosso dei navicelli presso la Stazione di Livorno Lire	2,577. 12. 8.	
Grue, stadera a bascule con loro fondazioni ec. „	3,503. 3. —	
Variazioni nella Stazione di Firenze. Lire	14,577. 2. —	
Si detrae il valore dei materiali ricavati „	10,703. 15. 8.	
	„ 3,873. 6. 4.	
Lavori a Pisa, Navacchio ed altre Stazioni pella formazione di scali, tettoie, piazzali di deposito ec. „	10,426. 12. 8.	
Piani giranti e fondazioni pei medesimi. . . „	12,944. 17. 4.	
Mano d'opera, provviste e ferramenti pella costruzione di 82 vagoni e pella copertura dei vagoni vecchi e nuovi L.	140,411. 11. 8.	
Si detrae il valore di ruote e molle non ancora adoperate „	21,117. 10. 8.	
	„ 119,294. 1. —	
	„ L. 157,619. 13. —	
Costo di cinque vagoni acquistati pel servizio misto colla strada ferrata Centrale Toscana . . . „	11,000. — —	
Abbuono al R. Governo in seguito delle condizioni apposte per accordare la concessione della Stazione doganale di Livorno. „	26,537. — —	
	„ 37,537. — —	
Saldo di ferramenti e provviste in essere prima del 25 settembre 1850 „	44,547. 13. 8.	
Lavori pella costruzione di un ufficio telegrafico e per varie aggiunte o variazioni nelle officine di Firenze „	11,034. 13. —	
	„ 55,592. 6. 8.	
	<u>Lire 250,748. 19. 8.</u>	

Le prime sei partite di questo prospetto ascendenti alla cifra di L. **157,619. 13.** — si riferiscono tutte a lavori previsti per lo più in maggior somma.

Si potrà forse obiettare che, ad eccezione dei lavori alla Stazione di Firenze, le altre spese non formano il saldo di tutti i lavori da costruirsi sotto i varj titoli analoghi della perizia del 1850; ma possiamo nonostante assicurare che esse hanno senza eccezione dato la conferma della sufficienza delle previsioni; e che per taluni, come per esempio i piani giranti, sappiamo poter fare delle vistose economie.

I Sindaci con molta ragione hanno osservato che il valore delle ruote, molle ec. in essere non poteva figurare fra le spese di costo de' vagoni; ed è perciò che nel presente prospetto sono state defalcate.

Due altre partite, ascendenti insieme a L. **37,537**, non furono comprese nelle nostre previsioni: quella che appella al costo dei cinque vagoni acquistati pel servizio misto colla Strada Ferrata Centrale potrà forse eliminarsi in gran parte, essendo stato adottato per la trasmissione delle merci dall'una all'altra linea un nuovo sistema, per cui la Centrale sarà forse disposta a riprendere i suoi vagoni. L'altra partita relativa alla renunzia di un credito che la Società van-

tava contro il R. Governo, non era certamente prevedibile, e non si può far carico al Consiglio Dirigente se non fu inserita nella perizia dell'anno 1850.

Le due ultime partite si debbono riguardare come provvisoriamente collocate in questo conto. Il desiderio che abbiamo sempre nutrito di tenere basse per quanto è possibile le cifre di spese che veramente spettano al saldo della vecchia costruzione è stato la principale cagione per la quale queste L. 55,592. 6. 8 sono state imputate sul credito delle L. 600,000. I ferramenti e provviste che esistevano quando fu agli azionisti presentata la domanda di quel credito, si ritenevano come saldati, e così 60 vagoni furono valutati sole L. 72,000, lo che non sarebbe stato possibile in una diversa supposizione. Ma in seguito abbiamo dovuto sborsare L. 44,557. 13. 8 per saldo di tali materiali; e questa cifra, benchè espressamente esclusa nella nostra domanda di credito, è stata nondimeno imputata al costo dei vagoni nuovi. Così pure L. 11,034. 13. — erogate nella costruzione di un Ufficio telegrafico nella stazione di Firenze e per molte aggiunte e variazioni nelle fabbriche che servono come Officine per la locomozione, e pel risarcimento dei veicoli, sono state collocate in questo conto, benchè a più giusto titolo dovrebbero figurare anch' esse fra le partite della vecchia costruzione.

Se, come tuttora v'è da sperare, la domanda di credito fatta per lo sviluppo del servizio merci sarà ritrovata sufficiente, queste spese potranno restare dove per ora le abbiamo imputate. Se, all'opposto, le L. **600,000** saranno tutte necessarie per raggiungere lo scopo prefisso, dovranno stornarsi per figurare in quelle partite del conto di fondazione che appellano a vecchia costruzione.

Per riassumere in poche parole il sin qui detto si può dunque ritenere che delle L. **271,366. 10. 4** che risultano da' nostri due ultimi Bilanci come imputabili al credito del 1850 debbonsi sottrarre L. **21,117. 10. 8** per valore di materiali in essere, e L. **55,592. 6. 8** per spese imputabili a vecchia costruzione. Talchè, realmente l'amministrazione non ha per ora speso delle L. **600,000** che sole L. **195,156. 13.** — delle quali pure L. **11,000** sono forse in gran parte recuperabili come sopra è stato detto.

Fu da noi fatto sperare agli Azionisti nel 1850 che mediante l'erogazione di questa somma di L. **600,000** l'introito del ramo merci, il quale allora importava appena la mensile cifra di L. **15,000**, si sarebbe potuto fare ascendere invece a L. **50,000** mensualmente.

Ora invece dopo una erogazione effettiva di L. **200,000** abbiamo progressivamente quasi raggiunta questa cifra d'introiti.

Da ciò gli azionisti potranno farsi un giusto concetto, se non d'altro, almeno della moderazione delle nostre previsioni d'introito.

Le partite d'*Avere* del conto di fondazione mi richiamano ad osservare soltanto che da esse risulta come, in seguito della deliberazione definitivamente adottata dall'ultima adunanza generale, è stato dato principio alla semestrale ritenzione d'una parte degli utili ed alla loro conversione in azioni garantite. Alla fine del decorso semestre il Consiglio prevedendo che i lavori per la stazione doganale sarebbero stati ritardati credette inutile di valersi per intero dei poteri che gli erano stati conferiti, e mentre avrebbe potuto pagare il dividendo mediante un reparto di L. 450,000 in contanti, e L. 125,000 in Buoni da convertirsi in azioni, s'è limitato ad emettere Buoni per L. 75,000, somma approssimativamente necessaria onde estinguere quelle cartelle del debito 1849, che nel Giugno si dovevano estrarre.

Niuna osservazione avrei da sottoporvi a schiarimento del nostro *Attivo e Passivo*, partite che con molto dettaglio troverete illustrate nel rapporto de' Sindaci, se non fossi richiamato dallo stesso loro rapporto a' seguenti rilievi.

Come negli anni passati, anche questa volta abbiamo trascurato di far figurare nell'attivo il

valore de' terreni ed altri immobili che possiamo alienare. E veramente, per quanto riguarda gli stabili, siamo stati a ciò mossi dal pensiero che, stando alle stime, si potesse dar luogo a un forte disiganno al momento dell' effettiva vendita; e che, tenendosi a un valore ricavabile con certezza, si potesse nuocere alla loro vendita. Per quanto poi riguarda i terreni, i quali in molte e spesso ben piccole particelle si trovano sparpagliati su tutta la linea, sarebbe affatto impossibile formare un concetto, neanche approssimativo, di ciò che potremmo ricavarne prima che un esatto e completo plantario ci abbia fatto conoscere la loro estensione e le precise località in cui si trovano. L' esecuzione di un tale plantario fu una delle prime nostre cure, come già più volte ebbi l' onore di riferire agli azionisti; ma le nostre speranze di vederlo sollecitamente condotto a fine hanno dovuto a poco a poco dileguarsi, dopo che l' esperienza ci fece convinti che per iscansare una infinità di costosissimi litigj la confinazione de' nostri terreni si può soltanto condurre a fine con molta pazienza e lentezza.

Per le cagioni adunque su esposte fu preferito di togliere dal costo delle espropriazioni il valore degli stabili e de' terreni venduti a misura che le vendite si saranno operate.

Alcune giustissime riflessioni fatte da' Sindaci sul danno che la nostra società risente dall'affitto operato dall'antica amministrazione d'una pineta in Maremma mi costringono a dichiarare che l'idea di subaffittarla onde ritrarne un qualche utile annuo non era certamente sfuggita alla nostra amministrazione. Ma la difficoltà di far ciò senza grave jattura della Società è ciò che sinora ne ha impedito l'esecuzione.

I Sindaci ci hanno pure richiamato ad esaminare se forse alcuni depositi potessero tuttora esistere nelle varie casse pubbliche destinate a riceverli, senza che la somma ne sia stata portata in attivo. Su di che mi occorre assicurare che niun altro deposito esiste oltre quelli già noti.

Il desiderio dei Sindaci che nel corso dell'anno possano essere liquidate tutte le espropriazioni pendenti è anch'esso diviso dall'Amministrazione. Senonchè è da notare che non sarà in nostro potere il fissare un termine perentorio alla definizione di pendenze litigiose, dipendendo questo dall'andamento degli atti giudiziali innanzi ai Tribunali. Nè la certezza di aver tutto definito in quest'anno potrebbe aversi altrimenti se non imponendosi volontariamente l'obbligo di contentare a qualsiasi prezzo le pretese delle parti avversarie.

Le precedenti osservazioni sul nostro conto

di fondazione e sull' attivo e passivo del Bilancio non sarebbero complete senza alcuni brevi cenni finali per mettere in chiaro, quanto è possibile, la situazione finanziaria che ne risulta per la Società.

Il conto di fondazione presenta un disavanzo di L. **937,967. 6. 8.** Il passivo ascende a L. **2,122,968. 2. 4,** compresevi L. **1,322,050** per capitale frutti, e premj rimborsabili in 8 anni dell' imprestito 1849. L' Amministrazione è infine tuttora autorizzata ad erogare per lo meno L. **328,133. 9. 8** imputabili sul credito di L. **600,000** del 1850.

Il totale di quest' impegni ascende dunque a L. **3,389,068. 18. 8** per far fronte a' quali evvi un attivo di L. **1,185,000. 15. 8,** e la facoltà di operare a seconda del bisogno delle ritenzioni su' futuri dividendi fino alla cifra di L. **2,010,800.**

Resterebbe dunque sempre un deficit di quasi L. **200,000,** per ripianare il quale la Società possiede due stabili ed una gran quantità di particelle di terreno che si potranno progressivamente alienare. Ma se, come ho superiormente accennato, una qualche incertezza pende tuttora sul valore da attribuirsi a questi innesseri immobiliari, pur nonostante credo che mi sarà permesso rallegrarmi con voi sulla nostra situazione.

Poche infatti sono le intraprese congeneri, le

quali hanno potuto estinguere i debiti cagionati dall'insufficienza del primitivo loro capitale con sacrificj così lievi pel corpo sociale.

Le ritenzioni che verranno operate in seguito su'dividendi è da sperare ormai che non recheranno diminuzione sul valore realizzabile de' Cuponi.

L'esperienza ha dimostrato come le Azioni garantite d'un minimo di cinque per cento, le quali si emettono in cambio de' Buoni o Ricevute provvisorie, abbiano già raggiunto un valore commerciabile molto vicino al loro valor nominale. Lo stato promettente per l'avvenire della Società non potrà che sempre più aumentare questo valore in vista degli utili cui possono dar diritto oltre al minimo garantito.

Per conoscere quale sia l'attuale e quale la sperabile futura rendita della nostra intrapresa conviene procedere all'esame de' dettagli del conto di esercizio, il quale trovasi annesso al Bilancio sotto il titolo di *Dimostrazione degl' introiti e delle spese*.

E quì fa d'uopo rammentarvi che iniziai l'anno passato il sistema di presentare a' socj varj prospetti da' quali è dato rilevare con facilità in quali rapporti la nostra Amministrazione è stata economica ed ha prodotto buoni risultati, in quali altri lascia campo a futuri miglioramenti. Simili prospetti sono pure annessi al presente rapporto, talchè un confronto di essi coll' analo-

ghe cifre dell' anno scorso dimostrerà più di qualunque ragionamento il progressivo miglioramento della nostra intrapresa.

Perchè possiate concepire con facilità quali sono le principali differenze che corrono fra' risultati della nostra attivazione quest' anno di fronte a quelli dell' anno scorso ne farò il rilievo, e ne spiegherò, per quanto da me dipende, le cagioni.

Le spese generali d' Amministrazione hanno aumentato alquanto quest' anno: mentre l' anno scorso repartite sul traffico ascendevano a L. 0.04 per ogni miglio percorso da ciascun veicolo, quest' anno si sono elevate quasi a L. 0.045, e ciò malgrado che vi sia un aumento nella cifra totale di miglia percorse da' veicoli che troverete indicata nel Prospetto N. 1.

I Sindaci a pag. 35 del loro Rapporto hanno presentato il dettaglio di alcune spese straordinarie che hanno cagionato in gran parte quest' aumento. Il resto è dovuto a diversi aumenti di stipendj cagionati da aumentato lavoro e dall' avere istituito nella Direzione una speciale Sezione delle Revisioni.

Le spese di mantenimento e sorveglianza della linea, le quali importavano l' anno scorso L. 0.425 a miglio percorso da' veicoli, quest' anno ascendono a L. 0.404, diminuzione vistosa, principal-

mente dovuta ad una riduzione di circa L. **25,000** nel costo del personale ed al diminuito numero di traverse cambiate, le quali l'anno scorso rappresentavano un valore di L. **71,329**, mentre quest'anno importano sole L. **38,792**. Indicai l'anno scorso le ragioni per le quali il mantenimento ascendeva allora ad una cifra insolita, ed infatti quest'anno si osserva essere ritornato ad una più giusta e normale misura.

Le spese della locomozione nella loro totalità hanno variato poco, ma sono repartibili sopra un minor numero di miglia; per cui mentre l'anno scorso ascendevano a L. **1.31** per ogni miglio percorso dalle macchine quest'anno montano a quasi L. **1.42**.

Il Prospetto N. 7 dimostra quale ne sia la principale ragione, cioè l'aumento non piccolo nel peso utile de' treni, ed in specie di quelli di mercanzia. Infatti sappiamo che mentre il costo a miglio delle macchine ne' treni di passeggeri raggiuglia L. **1.25**, in quelli di merci ascende a L. **2.23**.

Sotto ogni altro rapporto il Prospetto N. 5 dimostra sufficientemente che si è procurato per quanto è possibile di adoperare nel modo il più vantaggioso le macchine accese, ciascuna delle quali ha viaggiato in media 106 $\frac{1}{2}$ miglia.

Le spese pel mantenimento e servizio dei Ve-

coli, come era facilmente prevedibile, vanno aumentando. L'anno scorso avevamo un minor numero di vagoni, 30 essendo stati adoperati per la prima volta in varie epoche posteriori al Genajo 1851. Gli altri veicoli pure necessariamente richiedono spese di mantenimento, le quali non abbisognavano quando erano affatto nuovi. Alcune spese, la necessità delle quali indicai in passato, e che l'esperienza prova ben giustificate, furono incorse onde distinguere e separare i posti nelle carrozze di 2.^a classe, e queste gravitano in gran parte sull'esercizio del quale vi rendo conto.

Queste riflessioni premesse, non recherà sorpresa l'osservare che, mentre questi veicoli costarono l'anno scorso in media L. **0.025** per ciascun miglio da essi percorso, quest'anno invece costano L. **0.037**.

Volendo ora repartire le spese di Amministrazione, di mantenimento della via, di locomozione, e dei veicoli superiormente indicate sopra il rispettivo carico medio de' veicoli, lo che si può fare coll'ajuto de' Prospetti N. 5 e 7, si giunge a sapere che ne' treni di passeggeri i trasporti ridotti alla distanza di un miglio hanno costato per ogni

Passeggere di 1. ^a Classe . . . , .	£ 0.054
» 2. ^a »	» 0.021
» 3. ^a «	» 0.015

£ 100. Bagagli	£ 0.044
Vettura.	» 0.518
Cavalli.	» 0.446
e che nello stesso modo co'treni di merci il trasporto ad un miglio è costato per ogni	
Capo di bestiame.	£ 0.042
£ 1000 merci.	» 0.033

Le *spese del servizio delle Stazioni*, le quali nella dimostrazione annessa al Bilancio non si trovano repartite su' varj rami del movimento come lo saranno in seguito, si possono classare nel seguente modo

Servizio de' Passeggeri. . . . L.	117,921.	6. —
» de' Bagagli »	10,745.	4. —
» Vetture e Cavalli . . »	1,220.	12. —
» Pacchi e lettere. . . »	10,492.	13. —
» del Bestiame »	543.	11. 4
» delle Merci »	56,371.	1. 4
	L. 197,294.	7. 8

Confrontate queste spese col lavoro operato nelle Stazioni quale risulta dal Prospetto N. 8 vedremo che si debbono repartire come segue.

Per ogni passeggero imbarcato . . L.	0.131.
» £ 100 bagagli caricati . . »	0.269.
» Vettura o cavallo »	1.038.
» Capo bestiame. »	0.139.
» £ 1000 merci. »	0.338.

Il Prospetto N. 4 somministra infine i dati necessarj per calcolare a quanto le suddette cifre, divise sul viaggio medio di ciascuna categoria de' carichi, ascendono. Da questi diversi elementi riuniti e coll'ajuto de' varj prospetti che formano corredo a questo rapporto si giunge così a repartire le spese tutte proporzionandole a ciascuna categoria degli introiti, e si ottiene come risultato

Spese relative a' Passeggeri. . . .	L. 484,951
» » Bagagli »	86,773
» » Cavalli e Vetture . »	24,284
» » Bestiami »	5,213
» » Merci. »	319,774
» » Lettere, Pacchi e	
Gruppi , »	10,589

L. 931,584

Talchè si vede, per esempio, che mentre le spese del servizio delle merci hanno assorbito 66 per cento degli introiti di quel ramo, quelle del servizio pe' passeggeri non ascendono che a 28 per cento degli introiti relativi.

Spero che non troverete inutili questi particolari, nè crederete che siano mere speculazioni oziose, o che al più i soli amministratori siano tenuti a conoscerli.

Il sistema di prospetti analitici che l'esperienza

ha fatto e sempre più farà estendere, ha naturalmente influito anche sulla forma del Bilancio ed in ispecie su' dettagli dell' esercizio attivo; ma non perciò credo che si possa dire che le differenze siano tali da impedire un confronto con quelli precedenti.

I Sindaci nel loro rapporto hanno ripetutamente invocato un conto normale nelle sue forme e disposizioni. Certo che l' uguaglianza desiderata è di grande ajuto a' giudizj comparativi sull' andamento dell' intrapresa. Ma tale uguaglianza sola non basterebbe per rendere il confronto de' conti vecchi co' nuovi assolutamente facile. Una eccessiva complicità regna nel meccanismo dell' attivazione d' una strada ferrata. I diversi rami del servizio esercitano delle influenze infinite e scambievoli, dirette e indirette. Senza un esame profondo e analitico sovra dati predisposti da un precedente criterio, avvalorato dalla cognizione di tutte queste secrete influenze, è impossibile il discernere le molteplici relazioni che esistono in ogni ramo considerato in se stesso o in rapporto all' insieme del servizio di cui fa parte. I risultati sono complicati, difficili a tradurre in cifre precise, e la loro classificazione è piena di difficoltà.

I conti dell' antica Amministrazione erano incompleti, inconcludenti. Si è sentito il bisogno,

e tuttora si sente, d'innovarli progressivamente. Non è peraltro ozioso il rilevare che le successive variazioni de' Bilanci mentre hanno migliorato di tanto la disposizione degli ultimi conti da meritare che i Sindaci la proponessero come normale, non li ha impediti d'istituire un gran numero di sviluppi e confronti che non si trovano nei rapporti de' loro predecessori.

I particolari del ramo degl' *incassi* sono generalmente semplici, positivi, immediatamente apprezzabili: la contabilità di essi, la divisione de' prodotti è facile; la natura stessa de' trasporti ne somministra la classificazione; e soltanto conviene avere riguardo a quelle circostanze locali che possono rendere preferibile tale o tal altro sistema onde aumentare gl' introiti.

Un confronto del Bilancio di quest' anno con quello dell' anno precedente richiama la nostra attenzione a due fatti predominanti: uno relativo al movimento de' passeggeri, l' altro a quello delle merci.

Detraendo dall' introito del ramo *passeggeri* ciò che straordinariamente fu incassato in occasione della luminara di Pisa nel Giugno 1851, ascendente, come i Sindaci l' hanno avvertito, a circa L. **30,000**, vedesi che invece d' un progressivo aumento questo ramo è stato alquanto meno proficuo che nell' anno anteriore.

Analizzando le cifre che rappresentano gl' introiti delle varie classi, si vede che questa diminuzione è interamente dovuta allo scemato numero di viaggiatori di 3.^a classe. Questo fatto non aveva mancato di attirare l'attenzione del Consiglio, anche prima che esso fosse a ciò invitato da' Sindaci.

Benchè questa diminuzione potesse in parte essere attribuibile all' essersi portati nelle classi superiori i passeggeri di 3.^a Classe, e in parte alle tristi conseguenze de' tempi assai disastrosi, per le popolazioni agricole in particolare, pure la cosa era ed è abbastanza importante per richiamare tutta l'attenzione del Consiglio, onde provvedere al riparo.

E che le angustie delle infime classi devono avere in parte influito a tale diminuzione sarà facile convincersene osservando che mentre nella luminara di Pisa del 1845, il movimento de' passeggeri di 3.^a classe da Livorno a quella città fu di 8,500, nel 1851, per la stessa occasione, non fu che di soli 2,900.

Una diminuzione riscontrasi nell' incasso pei bagagli: la quale se per una porzione è apparente, in quanto che la imperfetta classazione di alcuni prodotti sino alla fine del 1850 facea comparire L. 2,000 circa nel precedente Bilancio al ramo de' bagagli, quando doveano invece portare au-

mento alla cifra delle merci, pel restante però è da attribuirsi al diminuito numero de' passeggeri.

Il secondo fatto importante, cui ci richiama il confronto degl' introiti di quest' anno con quelli del precedente esercizio, è l' aumento nel ramo delle merci.

I prospetti, che ho preparato per dilucidare le spese, ci danno già un' idea di quest' aumento quando ci dicono che il carico utile medio d' un treno di merci ascendeva l' anno scorso a 116 migliaia, mentre quest' anno ragguaglia 227 migliaia. Ma anche qui un perfetto confronto non si può stabilire se non tenendo conto del fatto che l' attuale tariffa pelle merci, la quale ha indubitamente prodotto un immediato aumento di movimento fu attivata alla fine di Luglio 1850, e che, per conseguenza, tre mesi dell' esercizio che ci serve di termine di confronto sono inferiori alla generale media.

Ciò nonostante può dirsi che un sensibile aumento si va operando in questo ramo del servizio; ed è da sperare che a poco a poco le antiche abitudini ed affezioni spariranno, e che ogni ceto del commercio preferirà la via che gli offrirà maggiori comodi, maggior sicurezza e maggiore economia di tempo e di danaro.

L' introito del ramo bestiami non ha potuto

ancora essere sviluppato per mancanza di veicoli adattati. Vagoni appositi sono però stati costruiti, ed appena saranno messi in attività gli ultimi sette di questi la Direzione si occuperà immediatamente di adottare quelle misure che possano portare ad un maggior movimento di bestiame.

Il ramo delle lettere, pacchi e gruppi mostra un forte incremento cagionato dalle facilità che l'Amministrazione si è decisa ad offrire, lasciando a chi spedisce le lettere la libertà di pagarne il porto o di farlo pagare a chi le riceve.

È però indubitato che il ramo lettere fa una qualche concorrenza a quello dei passeggeri, per cui resta tuttora da esaminare se questo apparente miglioramento ne' nostri introiti non può avere anch'esso contribuito alquanto a diminuire il numero dei viaggiatori.

Il prospetto inserito a pag. 44 del rapporto de' Sindaci ci mostra in qual proporzione ciascun ramo dell'introito sta al totale. Ciò mi dispensa dal ripeterlo in questo luogo.

L'introito medio ottenuto da ciascuna specie di trasporti è stato il seguente.

Passeggeri di 1.^a Classe. . . L. 5. 36

» 2.^a » » 3. 40

» 3.^a » » 1. 42

100 Bagagli » 0. 72

Vetture.	»	27. 84
Cavalli	»	12. 03
Bestiame	»	1. 54
£ 1000 Merci	»	2. 92

Anche da questa dimostrazione si osserva un miglioramento notevole nell'incasso della 1.^a e 2.^a classe, benchè il numero ne sia diminuito, ed all'opposto una diminuzione sulla 3.^a

L'incasso medio delle merci ha pure diminuito di fronte ad un'accresciuto tragitto medio; lo che devesi attribuire all'essere stata trasportata maggior quantità di merci delle classi inferiori. Come naturalmente si comprende, le prime merci ad essere trasportate sono le più ricche, e però le più bisognevoli di celerità e sicurezza; indi a poco a poco vengono le meno ricche e le più povere, con una progressione ascendente nel peso e discendente nei prezzi.

Potendovi interessare il conoscere come le varie stazioni della linea contribuiscono all'incasso totale, eccovene le proporzioni.

In ogni L. 100 d'incasso totale contribuiscono:

La Stazione di Livorno.	Lire	34. 5. -
» Firenze.	»	28. 3. 4.
» Pisa.	»	18. 15. 8.

Segue Lire **81. 4. -**

	Riporto Lire	81.	4.	—
La Stazione di Pontedera »		4.	19.	4.
» Empoli »		3.	7.	4.
Le Stazioni della Centrale »		3.	5.	4.
La Stazione di Signa. »		1.	10.	4.
» S. Romano. »		1.	4.	—
» S. Pierino »		1.	3.	—
» Navacchio »		1.	1.	4.
» Montelupo »		—	16.	—
» Cascina. »		—	16.	—
» Brozzi »		—	8.	4.
» della Rotta »		—	5.	—
		Lire	100.	— —

Nell' ultimo mio rapporto ebbi occasione di informare gli Azionisti che le nostre convenzioni pel servizio misto colla Strada Senese cessavano verso la fine d'Ottobre dell'anno scorso. L'esperienza ci aveva dimostrato quale era la precisa importanza per noi di quell'affluente, potendosi, come s'è visto, paragonare per noi il tronco di Siena alla esistenza sulla nostra linea d'una Stazione quasi uguale a quella d'Empoli nel suo movimento e nel suo incasso. Sapevasi così fino a qual segno gli interessi nostri speciali potevano cedere a' suoi.

Dopo un intervallo di quasi undici mesi, nel quale diversi temperamenti furono proposti e di-

scussi per conciliare l'esigenze del nostro movimento colle convenienze dello stradale Senese, una nuova convenzione fu concordata, ed è stata attivata sin dal 1 settembre corrente.

Basata sopra principii imparziali sarà, lo speriamo, duratura, e non vedremo rinnovarsi gli inconvenienti vicendevolmente sofferti in passato. Se per altro ve ne fossero sarà sempre facile porvi fine mercè il diritto reciproco di semestrale disdetta.

La strada Centrale Toscana non è oramai la sola colla quale abbiamo un movimento misto. Fin dal Novembre dell'anno scorso è stato iniziato il trasporto di merci fra le nostre Stazioni e quelle della Maria Antonia; e lo sviluppo ne è stato tale da superare oltre il doppio la cifra che ci proviene da' nostri rapporti colla Via Senese; e ciò nonostante le difficoltà che esistono pel travaso dall'una all'altra linea in Firenze: difficoltà che sarebbe assai utile il far cessare mercè la costruzione d'un ramo d'allacciamento.

Nell'anno corrente furono di nuovo attivati nelle Domeniche dell'estate alcuni treni diretti di andata e ritorno a prezzi ribassati fra i punti estremi della linea. Non abbiamo che a lodarci de' resultati ottenuti, ascendendo l'incasso medio di ciascuno, in quest'anno quasi a L. 1517, mentre lo scorso anno raggiungeva appena le L. 1183.

Se questo fatto facesse nascere il dubbio che sia forse conveniente ribassare i prezzi in circostanze di straordinarie feste o concorsi, una recente riprova lo distruggerebbe, avendoci dimostrato che, anche a' prezzi consueti, l'affluenza allora è tale da eccedere qualunque possibilità di trasporto con tutti i veicoli che possiamo mettere a disposizione del pubblico.

Diverse vertenze esistevano da lungo tempo colla Comunità di Cascina. Una parte di esse è stata eliminata mercè la costruzione definitiva di una Stazione presso quel castello, costruzione resa d'altronde necessaria nell'interesse degli utenti la nostra linea. La collocazione di questa Stazione in un luogo prescelto dal gran numero di quegli abitanti, anzichè in quello dov'era stata anteriormente progettata, diede luogo ad alcune nuove espropriazioni, il costo delle quali è stato più che compensato dal permesso che il R. Governo ci ha dato di sopprimere le guardie d'alcuni cancelli in quella vicinanza.

Gli altri punti che tuttora abbiamo in controversia colla Comunità di Cascina sono, lo speriamo, in via d'amichevole sistemazione.

Nello stesso modo furono definite varie antiche pretese della Comunità d'Empoli; e ciò senza ledere alcuna delle quistioni di principio che interessano il nostro avvenire.

Il R. Governo faceva da molto tempo sentire all'Amministrazione il bisogno che venisse ricostruita la Stazione d'Empoli, salvo i nostri diritti di regresso contro chi di ragione, pel bruciamento di essa accaduto nel 1849. Erasi per qualche tempo nutrita la speranza che invocando l'esempio di altri paesi ci sarebbe stato dato ottenere un' equa indennità per danni cagionati nelle procelle politiche. Ma il Consiglio non ha potuto più lungamente esimersi dall'esecuzione di lavori, il bisogno de' quali anche lo stesso nostro interesse faceva giornalmente sentire. La Stazione d'Empoli è dunque stata ricostruita; ed ora resta soltanto a coprirvi le piattaforme d'imbarco ed un deposito pe' veicoli e per le merci,

I lavori sono giunti a tal punto, che posso dirvi con certezza che il loro costo sarà di gran lunga inferiore a quello dell' antica Stazione, mentre i locali sono distribuiti in tal modo da permettere un più sollecito ed economico disbrigo del servizio.

La Direzione s'è data qualche premura perchè un decente locale vi sia destinato ad uso di Caffè, lo che sperasi sarà gradito da quei passeggeri singolarmente che debbonsi trattenere qualche momento in quella Stazione per cagione della non sempre possibile simultanea partenza ed arrivo de' treni della Strada Centrale.

Le Azioni perente che restavano in mano della Società in numero di 39 furono vendute in seguito della deliberazione sociale, mercè un pubblico concorso. Era ben difficile prevedere a quell'epoca il movimento d'impulso che questi valori hanno successivamente acquistato. Purnondimeno il prezzo che l'Amministrazione ne ha ricavato è molto al di là di ciò che si richiedeva per colmare l'importo degli arretrati versamenti.

Nel pagare i semestrali dividendi si è più volte verificato che un piccolo numero di coupon sono stati presentati mutilati in quella parte che offre il primo e più facile mezzo di riscontro, nella parte cioè ove si riattaccano colle rispettive loro matrici. Altri mezzi non mancavano per assicurarsi della loro validità; e però furono dal Consiglio ammessi. Cionondimeno sarebbe bene che gli Azionisti avvertissero quanto importi che i coupon siano lasciati intatti.

Debbo lamentare le molte sentenze contrarie a questa Società, emesse da' Tribunali anche in quest'anno. Una strana fatalità sembra gravare sulle imprese industriali, fatalità che, quanto a noi, non si può certo attribuire ad uno spirito litigioso de' vostri amministratori, i quali hanno sempre preferito le vie conciliative quando coscenziosamente potevano transigere. Ma la nostra impresa è da molti reputata ricca e florida, e

come tale non manca di destare gelosie e cupidità; laonde vede bene spesso affacciate a suo danno le più esorbitanti pretese alle quali sarebbe stoltezza il cedere senza almeno un tentativo di difesa.

Per concludere il mio rapporto con idee men tristi, mi è grato potervi dire che non abbiamo avuto da deplorare la benchè minima disgrazia nella nostra attivazione.

Un tentativo fu invero fatto, levando un giorno una ruotaja, per cui uno de' treni diretti dovette subire un piccolo ritardo. La ricorrenza di simili attentati è stata affatto impedita con un provvedimento che ferma le ruotaje in tal modo da rendere necessario un continuo ed arduo lavoro di parecchie ore per toglierne una. I cantonieri che di continuo perlustrano la linea hanno adesso campo di passare e ripassare così spesso, che nell'intervallo non evvi tempo di perpetrare un reato di questo genere.

Certo chi vorrà imparzialmente darne testimonianza dovrà convalidare l'asserzione ch'io fo senza timore di fondata contradizione, dicendo che le irregolarità nel nostro servizio pubblico sono ben poche, e inevitabili, di fronte a quelle che in altri paesi si verificano giornalmente. Ciò è indubitabilmente dovuto in gran parte allo zelo e all'attività de' Capi de' varj servizj, ai quali

colgo con piacere questa occasione di offrire i miei sinceri ringraziamenti pel costante ed efficace concorso che mi hanno prestato.

L'avvenire della Società è nelle vostre mani, o Signori. Amministrata bene da persone la cui scelta da voi dipende, essa seguirà ad acquistare una posizione sempre più favorevole nella pubblica opinione.

Dalla Direzione li 25 Settembre 1852.

IL DIRETTORE DEGLI AFFARI SOCIALI
W. HOPNER

*Approvato dal Consiglio Dirigente nella sua Seduta
del 29 Settembre 1852.*

CARLO SCHMITZ Presidente.
Dott. T. MANGANI Segretario.

PROSPETTI DI CORREDO AL RAPPORTO DEL DIRETTORE
del 25 Settembre 1852.

N. 1.

MIGLIA PERCORSE DAI VEICOLI

	Miglia
N. 8 Carrozze di 1. ^a Classe hanno percorso.	190,495
» 21 » di 2. ^a » »	379,872
» 38 » di 3. ^a » »	435,967
» 10 Bagagliaj	209,953
» 10 Piattaforme per Vetture	46,153
» 10 Cavallaj	26,862
» 143 Vagoni da merci, bestiami, ec. . . .	1,083,659
Totale . . .	<u>2,372,961</u>

N. 2.

VIAGGIO MEDIO GIORNALIERO D'UN VEICOLO DI CIASCUNA SPECIE

	Miglia al giorno
Ogni Carrozza di 1. ^a Classe ha viaggiato in media	65.24
» 2. ^a »	49.56
» 3. ^a »	31.43
» Bagagliajo.	57.52
» Piattaforma.	12.64
» Cavallajo	7.36
» Vagone	20.76

N. 3.

CARICO MEDIO D' UN VEICOLO DI CIASCUNA SPECIE

		SUI TRENI	
		di Passeggeri	di Merci
Ogni Carrozza di 1. ^a Classe ha portato in media	Passeggeri	6.78	1.08
» 2.^a » »		18.57	6.27
» 3.^a » »		24.01	14.49
» Bagagliajo	Bagagli &	870.57	215.61
» Piattaforma	Vetture	0.67	0.50
» Cavallajo	Cavalli	0.87	0.50
» Vagone da bestiame. . . .	Capi	7.94	7.87
» Vagone ec. con merci . .	Merici &	2,653	9,973
» Vagone con materiali ec. pel- l' Amministrazione. . . »		2,486	2,486

N. 4.

DISTANZA PERCORSA IN MEDIA DAI CARICHI DI CIASCUNA SPECIE

		Miglia
Ogni Passeggero di 1. ^a Classe ha viaggiato in media		31.08
» 2.^a »		24.51
» 3.^a »		16.84
» & Bagagli		39.33
» Vettura		39.72
» Cavallo.		42.11
» Cane		25.44
» Capo Bestiame.		20.55
» & Merici		46.27

N. 5.

MIGLIA PERCORSE DALLE LOCOMOTIVE

Con treni di passeggeri. 170,262

» merci. 34,917

Pei servizj dell' amministrazione . 1,684

206,863

Ciascuna macchina ha viaggiato in media 12,168.40 miglia, è stata accesa 114.41 volte, ed essendo accesa ha viaggiato 106.35 miglia.

N. 6.

MOVIMENTO GIORNALIERO SULLA LINEA

9.86 Locomotive e Tenders hanno giornalmente transitato sopra ciascun punto della linea.

113.12 Veicoli di ogni specie come sopra

58.67 Passeggeri di 1.^a Classe »

313.20 » 2.^a »

476.11 » 3.^a »

1.37 Vetture »

0.91 Cavalli »

4.35 Cani »

3.84 Capi Bestiami »

7,490 & Bagagli »

367,536 » Merci »

4,076 » materiali ec. per l' Amministrazione

N. 7.

Composizione media di ciascun Treno

		<i>(a) di Passeggeri</i>	
1.06	Carrozze di 1.a Classe del Peso di	£ 13,670	con 7.16 Passeggeri del peso di £ 1,790
2.00	» 2.a	» 32,446	» » » 9,283
2.26	» 3.a	» 26,291	» » » 13,593
1.01	Bagagliaio	» 15,019	£ 881 Bagagli e 0.51 Cani » 900
0.25	Piattaforme	» 2,228	» 0.17 Vetture del peso di £ 503
0.13	Cavallajo	» 1,359	» 0.11 Cavalli » 222
0.05	Vagone con bestiame	» 413	» 0.40 Capi bestiami » 160
0.14	Vagoni ec. con merci	» 1,157	» 3.80 Mercì » 380
0.02	» con materiali	» 151	» 46 Materiali » 46
6.92	Veicoli di un peso morto di	£ 92,734	con un carico ossia peso vivo di £ 26,877

		<i>(b) di Mercì</i>	
0.30	Carrozze di 1.a Classe del peso di	£ 3,895	con 0.33 Passeggeri del peso di £ 82
1.13	» 2.a	» 18,344	» » » 1,773
1.44	» 3.a	» 16,788	» » » 5,227
0.93	Bagagliaio	» 14,454	» 20.1 £ bagagli e 0.13 cani » 206
0.006	Piattaforme	» 52	» 0.003 Vetture del peso di £ 9
0.014	Cavallajo	» 152	» 0.007 Cavallo » 14
0.05	Vagoni con bestiame	» 386	» 0.37 Capi bestiami » 148
21.96	Vagoni ec. con merci	» 185,810	» 219,011 £ mercì » 219,011
0.18	» con materiali	» 1,509	» 454 » Materiali » 454
7.50	» Vuoti	» 60,505	
33.51	Veicoli di un peso morto di	£ 301,895	con un carico ossia peso vivo di £ 226,924

(c) di Materiali per servizi dell'Amministrazione

44 mq Vagoni con materiali; dal peso di £ 122,026 con un carico medio di £ 36,744 materiali

N. 8.

CARICHI DI CIASCUNA SPECIE OPERATI NELLE STAZIONI

39,602	Passeggieri di 1. ^a Classe si sono imbarcati
268,037	» 2. ^a »
593,209	» 3. ^a »

900,847 TOTALE dei Passeggieri imbarcati

⌘	3,994,948	Bagagli sono state caricate
N.°	722	Vetture »
»	454	Cavalli »
»	3,917	Capi Bestiami »
⌘	165,132,830	Merci »

5829854